

LA MISE EN ŒUVRE DE LA SECURITE JURIDIQUE PAR LA PRATIQUE DES RESERVES DANS L'ACTE UNIFORME RELATIF AUX CONTRATS DE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR ROUTE

Par

Félix WETSHOKONDA MBELE

Doctorant en Droit de l'Université de Kinshasa

RESUME

Les réserves constituent un acte de prévoyance d'un cocontractant à travers lequel, il indique ou dénonce l'état de la marchandise à transporter ou à recevoir. A ce titre, il faut reconnaître la finesse de l'Acte Uniforme relatif aux contrats de transport de marchandises par route (AUCTMR) qui prévoit à l'égard des parties en quête de la sécurité juridique la possibilité d'émettre des réserves. Car à travers la prévisibilité de la pratique des réserves dans un contrat de transport de marchandises soumis à ses dispositions, l'AUCTMR, permet ainsi aux parties de cristalliser l'état (qualité) et quantité de la marchandise mise à la disposition de n'importe qui d'entre elle. En définitive, l'étude a démontré que par l'implémentation de la pratique des réserves, il est désormais possible de faire la traçabilité de tout genre de dommage susceptible de réalisation au cours d'une opération de transport et à l'occasion situer avec exactitude laquelle des parties au contrat en est responsable.

Mots-clés : Réserve, contrat, transport, marchandises, route, constatation-commune, avis d'arrivée, parties, preuve, avis-écrit

ABSTRACT

Reservations constitute an act of forethought by a co-contractor through which he indicates or denounces the condition of the goods to be transported or received. In this respect, we must recognize the finesse of the Uniform Act relating to contracts for the carriage of goods by road (AUCTMR) which provides for the possibility of making reservations for parties seeking legal certainty. Because through the predictability of the practice of reservations in a contract for the transport of goods subject to its provisions, the AUCTMR thus allows the parties to crystallize the state (quality) and quantity of the goods made available to them no matter which of them. Ultimately, the study demonstrated that by implementing the practice of reserves, it is now possible to trace any type of damage likely to occur during a transport operation and on occasion to locate with accuracy which party to the contract is responsible for it.

Keywords: Reservation, contract, carriage, goods, road, joint ascertainment, arrival notice, parties, proof, written notice

INTRODUCTION

Le transport est l'une de plus grande préoccupation de l'homme. En tout lieu et en toutes les époques suivant les moyens mis à sa disposition, il se déplace et fait déplacer ses choses.

Le transport est surtout un domaine indispensable dans le monde des affaires, quand on sait qu'il en renforce la stabilité et en assure l'épanouissement. Combien des contacts ne sont-ils pas noués grâce au concours du transport en même temps que la consommation des marchandises malgré la distance avec leurs centres de productions ? Qui du reste augmentent les activités professionnelles et commerciales de ses exploitants.

Un transport s'impose dès qu'il y a activité commerciale¹. De la modeste caravane ou moyen le plus moderne, c'est le vecteur nécessaire de la satisfaction du besoin d'échange et à la répartition des richesses².

Cependant, il faut souligner qu'à travers le monde, le déplacement de la marchandise plus que celui de la personne pose problème dans la jonction : rapidité, fiabilité et coût de la prestation de la voie empruntée.

Au regard de cette difficulté d'ordre général, ci-haut relevée, il faut ajouter le contexte particulier de l'Afrique qui à l'exception de quelques Etats ne s'est pas encore appropriée toute les technologies nouvelles en matière de transport aérien, maritime et ferroviaire³. Ces dernières font du continent africain un espace de prédilection du transport routier⁴ des marchandises.

Mais pour qu'il ait déplacement de la marchandise, le donneur d'ordre ou l'expéditeur est obligé de recourir au transporteur. De leur contact, est formé le contrat de transport qui engendre des droits et des obligations en charge de chaque partie.

¹ J-M. KUMBU- Ki- NGIMBI, *Droit des transports : Manuel d'enseignement*, éd. Galimarge, Kinshasa, 2010, p.5.

² *Idem*.

³ En ce qui concerne particulièrement le transport ferroviaire, il faut signaler que jusqu'à présent, l'Afrique continue à utiliser les tronçons légués par les colonisateurs qui à la vérité n'étaient construites que pour compléter le tronçon maritime non navigable, afin de faciliter l'évacuation des matières premières vers l'occident. A tout dire, la cartographie ferroviaire actuelle de l'Afrique ne permet ni la circulation des biens, ni celle de personne et partant entrave l'intégration économique et sociale du continent.

⁴ L. GUEDJE, «L'interdépendance des obligations dans les contrats des transports des marchandises par route de l'OHADA : Implications et conséquences pour les parties », *ERUSMA*, n°6, janvier 2016, p.1.

Or l'activité de transport de marchandises par route est un domaine sensible et lourd ayant des conséquences en termes de responsabilité⁵.

Laquelle responsabilité dont le plus souvent n'accable que le transporteur, n'est alors engagée qu'à l'occasion de la réalisation d'un dommage⁶.

Mais toujours est-il que la survenance des dommages au cours d'une opération de transport peut ou n'est pas être le fait exclusif du transporteur, car d'autres participants à la chaîne de transport peuvent également y concourir avec comme conséquence, le risque pour les parties de se rejeter mutuellement la responsabilité, du reste difficile à situer avec certitude, laquelle des parties est-elle imputable.

Aussi, tant qu'il est vrai que l'incursion du transporteur dans la vie économique est largement tributaire des conséquences d'une éventuelle responsabilité susceptible de peser sur lui, qu'il est également vrai que les autres parties contractent avec lui en fonction de ce que la loi les garantie contre une probable défaillance de ce transporteur dans l'exécution de ses obligations contractuelles.

En clair chacune des parties ne contracte que si une sécurité juridique lui est garantie. Notons cependant que le principe de la sécurité juridique répond à trois impératifs classiques que sont :

- l'accessibilité matérielle et intellectuelle du droit qui doit être clair et compréhensible ;
- la stabilité des droits et des situations individuelles et
- la prévisibilité qui doit l'emporter⁷.

Ainsi devrions-nous savoir entre autre, s'il est possible de trouver dans l'AUCTMR des dispositions qui prévoient la possibilité pour les parties de cristalliser l'état (la qualité) et la quantité de la marchandise ? Comment se nomme cette possibilité ? Lesquelles de parties peuvent s'en prévaloir ? Quelle en est la nature juridique ?

⁵ La responsabilité, bien que n'étant pas défini dans l'Acte Uniforme relatif au contrat de transport de marchandises par route, est cependant au dire d'une certaine doctrine, l'obligation de répondre d'un dommage causé à autrui devant la justice et d'en assumer les conséquences civiles, pénales, disciplinaires. Mais dans l'esprit des rédacteurs de l'Acte précité, seuls les aspects de la responsabilité civile ont été prévus en excluant les faits pénaux et autres liés notamment au code de la route, qui jusqu'ici relèvent encore de la compétence des États parties et de certaines sous-régions. Voir à ce sujet P. Le TOURNEAU, *La responsabilité civile, Que sais-je ?*, PUF, 2003, p.5 et s. voir également L. GUEDJE, *op.cit.*, p. 1.

⁶ F. WETSHOKONDA MBELE, *La responsabilité du transporteur de marchandises par route en droit congolais harmonisé*, Mémoire de DES, faculté de droit, Université de Kinshasa, 2017, p.39.

⁷ J-L. BERGE, « La sécurité juridique », in *Revue du notariat*, vol.110, n°2, septembre 2008.

L'AUCTMR à la suite de la CMR (convention relative au transport international de marchandises par route) dénomme ce procédé par le terme « réserve » mais sans l'avoir définie, pourtant tâche à laquelle il s'était évertué pour la plupart de ses concepts clés.

Cependant, au-delà du fait que les réserves n'étant pas définies par loi, à l'occurrence l'AUCTMR ; l'on sait tout de même qu'elles signifient ce que l'on n'accepte pas⁸. Il est constaté selon lequel, cette définition ne concorde pas totalement avec la pratique effective de réserve en matière de transport, car elle émette une négation absolue.

À la vérité, nombreux sont des cas où un cocontractant conçoit de participer à une opération de transport en acceptant la marchandise peu importe son état, mais en y émettant des réserves. Dès lors, c'est mieux de retenir que les réserves constituent un acte de prévoyance d'un cocontractant à travers lequel, il indique ou dénonce l'état de la marchandise à transporter ou à recevoir.

Elles ne sont assujetties à aucune forme spéciale, l'objectif étant de pouvoir établir la réalité et la consistance du dommage, mais il est préférable de les consigner par écrit sur la lettre de voiture et de les dater.

Ce qui reste, c'est de savoir en priori qui des cocontractants, peut émettre des réserves (I) avant d'en déduire la nature juridique (II).

I. LES PARTIES HABILITEES A EMETTRE DE RESERVES

Au-delà du fait que le contrat de transport a la particularité d'être en priori un contrat bipartite et par la suite tripartite dont l'expéditeur, le transporteur et le destinataire, il faut admettre que l'AUCTMR, ne reconnaît le droit de formuler des réserves⁹ qu'au transporteur(A) et au destinataire(B).

A. Les réserves émises par le transporteur

Le transporteur est celui qui s'engage auprès de l'expéditeur à déplacer une marchandise d'un lieu à un autre moyennant un prix convenu. Ainsi convient-il de préciser que l'une des obligations principales du transporteur c'est le déplacement.

Cependant, ce déplacement est pour la plupart des cas, effectué pour le compte d'une troisième personne, le destinataire qui est la personne à qui la marchandise sera livrée. Cela implique ainsi deux autres opérations importantes à savoir la prise en charge et la livraison.

C'est sans doute la raison pour laquelle l'AUCTMR impose au transporteur une obligation de résultat, de laquelle l'on peut extirper une autre obligation,

⁸ Dictionnaire de Français : *Le Robert*, Paris, 2011, p. 391.

⁹ Art. 10 et 14 de l'AUCTMR.

celle de la livraison conforme. Celle-ci suppose que le transporteur doit remettre au destinataire la marchandise en état et quantité tel qu'il la prise en charge. Autrement dit, le transporteur doit remettre la marchandise au destinataire telle que lui en avait confié l'expéditeur.

Une telle possibilité ne sera réalisable que si le transporteur avait fait constater l'état et la quantité de la marchandise à travers une vérification préalable lors de la prise en charge.

Dans ce contexte point n'est besoin de rappeler qu'il est de l'intérêt du transporteur de procéder à la vérification des marchandises¹⁰. Celle-ci comporte en réalité, le pesage et le comptage de la marchandise.

1. La vérification de la marchandise

L'opération de la vérification de la marchandise permet au transporteur de se rendre effectivement compte des déclarations de l'expéditeur et faire des réserves éventuelles. Cela implique une vérification à la fois sur la nature et l'état de la marchandise, tant dans l'aspect extérieur qu'intérieur de chaque colis. C'est le sens même de l'article 10 al. 1 de l'AUCTMR qui dispose « lors de la prise en charge de la marchandise, le transporteur est tenu de vérifier : l'exactitude des mentions de la lettre de voiture relative au nombre de colis, à leur marques ainsi qu'à leurs numéros ; l'état apparent de la marchandise et de son emballage ».

L'AUCTMR soucieux de voir les parties procéderes à cette vérification, vole au secours du transporteur, en reconnaissant à l'expéditeur le droit d'exiger du transporteur la vérification du poids brut ou la quantité de la marchandise ou encore le contenu du colis¹¹. Dans ce cas le transporteur peut réclamer les frais de vérification à l'expéditeur¹².

2. Le pesage et le comptage de la marchandise

Ces opérations procèdent en réalité de celle de vérification dont elles sont intimement liées. Par prudence et dans le souci d'esquiver une éventuelle responsabilité, le transporteur doit procéder au pesage de la marchandise pour s'assurer de la réalité du poids brut de la marchandise tel que déclarer par l'expéditeur.

L'opération de comptage en revanche, n'est nécessaire que lorsque la quantité de la marchandise est exprimée autrement qu'en poids (par exemple en nombre de colis).

¹⁰ P. BRUNAT, « Vérification par le transporteur du changement effectué par l'expéditeur », B.T-9880. 282.

¹¹ Article 10 al.1 de l'AUCTMR.

¹² P-G. POUGUE, *Encyclopédie du droit OHADA*, Lamy, Paris, 2011, p. 556.

Soulignons que comme pour le cas de la vérification, les opérations de pesage et de comptage permettront également au transporteur d'émettre des réserves en cas de contradiction avec les déclarations de l'expéditeur.

B. Les réserves émises par le destinataire

La définition du contrat de transport des marchandises telle que donnée par le législateur communautaire est « *tout contrat par lequel une personne physique ou morale, le transporteur, s'engage principalement et moyennant rémunération, à déplacer par route, d'un lieu à un autre et par le moyen d'un véhiculé, la marchandise qui lui est remise par une autre personne appelée l'expéditeur* »¹³, laisse penser qu'il n'y a que deux parties au contrat dont l'expéditeur et le transporteur.

De la sorte, le législateur communautaire n'a fait que raviver le débat qu'à toujours susciter la qualité du destinataire dans le contrat de transport. On n'observe cependant que le déplacement réalisé en vertu du contrat de transport fait généralement naître une troisième personne, le destinataire, la personne à qui la livraison sera faite.

Ainsi l'acceptation de la livraison ou le refus lié à la prestation du transporteur (avarie, perte ou retard), est le moyen par lequel le destinataire adhère au contrat. Devenu partie au contrat, le destinataire dispose comme ses cocontractants, des obligations auxquelles il est censé exécuter en bon père de famille. Agir autrement ne ferait qu'exonérer le transporteur.

Alors que la notion de la livraison est au cœur d'une vive controverse doctrinale entre d'une part les tenants de la thèse de la livraison juridique et d'autre part ceux de la thèse de la livraison matérielle, la pratique de réserve semble s'affilier à la dernière thèse.

En effet, suivant la thèse de la livraison juridique, c'est au moment où le transporteur met la marchandise à la disposition du destinataire qui l'accepte que s'opère la livraison¹⁴. Dès lors, il sera impossible au destinataire de formuler des réserves par une simple mise à disposition de la marchandise car nécessitant une vérification de la dite marchandise.

C'est alors que la thèse dite de la livraison matérielle se révèle opportune et plus efficace d'autant plus qu'avec elle, la livraison a eu lieu par la prise de possession physique de la marchandise par le destinataire et ne devienne

¹³ Article 2 al.2 (b) de l'AUCTMR.

¹⁴ Cette thèse est énergiquement défendue par le professeur RENE RODIERE qui estime que les arguments en faveur de la thèse de la « livraison matérielle » procéderaient d'une confusion entre livraison et enlèvement, la livraison s'opérant dès l'instant où le transporteur met la marchandise à la disposition du destinataire, qui l'accepte. Autrement dit par symétrie avec la conclusion du contrat, la livraison serait elle aussi un acte purement consensuel se réalisant par le seul accord des parties, indépendamment de tout acte matériel de retrait de la marchandise.

effective qu'après retrait total des marchandises des mains, du véhicule ou des magasins du transporteur.

C'est donc à ce moment-là que le destinataire est mis en mesure de vérifier¹⁵ l'état et la quantité de la marchandise et le cas échéant d'assortir son acceptation des réserves.

Mais rien n'empêche que ces réserves soient formulées ensemble par le destinataire et le transporteur et cela à travers une constatation commune écrite.

1. La constatation commune écrite

La constatation commune écrite, bien que prévue par législateur¹⁶, ne renferme cependant aucune indication précise par rapport à son effectivité. Le législateur communautaire renseigne qu'il résulte tout simplement de l'attente entre le transporteur et le destinataire sur l'état de la marchandise à la livraison d'une part et d'autre part qu'il s'agit d'une possibilité offerte aux parties et non une obligation.

Dans la pratique l'exercice est assez simple, dans la mesure où le destinataire et le transporteur sont censés travailler ensemble. A cet effet, le résultat de leur travail se trouvera consigné dans la lettre de voiture ou dans un autre document que les parties jugeront utile.

Relevons en outre que l'initiative d'une telle procédure peut provenir de n'importe quelle partie dans le cas d'espèce, le destinataire ou le transporteur, sans que celle qui est requise ne puisse la réfuter ou la subordonner à quoi que soit comme droit pour y participer.

Toutefois, le destinataire peut ne pas s'en donner à la pratique de la constatation commune écrite et par conséquent préférer de formuler ses réserves dans un cadre purement individuel.

Mais contrairement au transporteur qui ne peut formuler des réserves qu'au moment de la prise en charge, le destinataire pour sa part, il lui est reconnu dans le cadre de l'AUCTMR, une double possibilité : celle d'émettre des réserves immédiatement après la livraison, lorsqu'il s'agit des dommages non apparents et celle de les formuler quelques jours après, à condition que les dommages à dénoncer soient non apparents.

¹⁵ Il faut signaler que cette vérification se fait de la même manière comme indiqué pour le cas du transporteur. Seulement, ce dernier ne pourra pas s'y opposer et moins encore la subordonner au paiement du prix de transport (dans l'hypothèse d'un transport port dû).

¹⁶ Article 14 al.1 de l'AUCTMR.

2. Les réserves formulées uniquement par le destinataire

Ceci est une véritable technique de repêchage que le l'AUCTMR institue en faveur du destinataire qui n'a pas pu émettre des réserves de manière contradictoire avec le transporteur au moment de la livraison, mais aussi comme l'unique moyen pour le destinataire de faire constater un retard.

Concrètement et suivant les termes de l'AUCTMR, il s'agit d'un avis écrit que le destinataire doit adresser au transporteur, dénonçant à l'occasion soit de perte ou d'avaries ; soit un retard préjudiciable.

a. L'avis écrit en cas de perte ou d'avaries

L'AUCTMR, précise qu'il existe deux catégories de perte ou d'avaries à dénoncer par le destinataire dont l'une est dite apparente et l'autre non apparente. Cela nous renvoi donc à la notion des dommages apparents et non apparents, mais sans aucune précision légale autour de ces deux notions.

Cependant, au sens de la jurisprudence, spécialement occidentale, on sait qu'un dommage est dit apparent lorsque « lorsqu'au moment de la délivrance le réceptionnaire peut s'en rendre compte par un examen rapide, à l'aide des sens dont chacun dispose, éventuellement complété par des moyens normaux »¹⁷.

De cette définition jurisprudentielle d'un dommage apparent, on peut en déduire celle des dommages non apparents pour ainsi dire qu'il s'agit des dommages qui pour les déceler exige en plus des sens dont chacun dispose, des moyens spéciaux.

C'est ainsi que l'AUCTMR, a prévu en faveur du destinataire des délais différents selon le type de dommage subit, afin de lui permettre de formuler des réserves de façon conséquente. Ainsi, à l'article 14 al. 2(a et b) de l'AUCTMR, il est disposé que « lorsqu'il n'y a pas de constatation commune écrite de l'état de la marchandise à la livraison, le destinataire doit adresser au transporteur un avis écrit indiquant la nature des pertes ou avaries... au plus tard le premier jour ouvrable qui suit la date de la livraison, en cas de pertes ou avaries apparentes ... dans les sept jours suivant la date de la livraison, dimanche et jours fériés non compris, en cas de pertes ou avaries non apparentes».

Reste à savoir suivant quel délai le destinataire doit-il adresser au transporteur un avis écrit en cas de retard à la livraison.

b. L'avis écrit en cas de retard à la livraison

Généralement, le déplacement d'une marchandise par le transporteur en vue de sa livraison, s'effectue dans un délai et si celui-ci est dépassé, il y a retard à la livraison et est parfaitement assimilé au défaut de livraison¹⁸.

¹⁷ C.A Paris, 9 juillet 1959, DMF 1959, 680.

¹⁸ S. PIEDELIEVRE et D. GENCY- TANDONNET, *Droit des transports*, Paris, LexiNexis, 2013, p.423.

Ainsi dans l'article 16 al. 2 de l'AUCTMR, il y a retard à la livraison « ...lorsque la marchandise n'a pas été livrée dans le délai... ». L'on peut se poser la question de savoir comment est fixé ce délai ?

Le délai peut être convenu entre les parties et peut ou ne pas figurer dans la lettre de voiture, surtout que le législateur communautaire dans l'AUCTMR, en fait une mention facultative (art. 4 al. 1). A défaut d'une convention de fixation de délai, il est simplement raisonnable au profit du transporteur diligent et naturellement lié aux circonstances de fait (art. 13 al. 1).

Qu'en cela ne tienne, l'on doit noter que la fixation de délai de livraison demeure un facteur neutre dans la formulation de réserves. En effet, le destinataire n'a aucune formalité à remplir tant que la marchandise est en route, il lui est demandé, en revanche, d'agir rapidement une fois la marchandise arrivée au lieu convenu pour la livraison¹⁹. C'est alors que l'ayant droit à la marchandise ne dispose que vingt et un jours afin d'adresser des réserves au transporteur.

Les développements précédent nous ont permis de mettre en exergue lesquels de parties au contrat de transport de marchandises par route, sont en droit de formuler des réserves, il ne reste plus qu'à mettre en exergue la nature juridique de ces réserves.

II. LA NATURE JURIDIQUE DE RESERVES

Les réserves ont des fonctions différentes, selon la nature du préjudice subi. Ainsi, lorsque le destinataire dénonce les avaries ou les pertes au moment de la livraison, les réserves émises constituent pour ce destinataire un moyen de preuve dans la perspective d'une action en justice contre le transporteur (A). Quant aux réserves dénonçant le retard à la livraison, elles assurent la sauvegarde du droit à l'indemnité de l'ayant droit à la marchandise²⁰ (B).

A. Un moyen de preuve pour les parties

Les réserves ont pour effet essentiel d'établir la preuve que les dommages existaient antérieurement ou au moment de la prise en charge ou encore qu'ils soient survenus au cours du transport et pourquoi pas après la livraison. L'AUCTMR, on le sait ne prévoit la possibilité de formuler les réserves qu'en faveur du transporteur et du destinataire. Ainsi par symétrie seules ces derniers peuvent s'en prévaloir comme moyen de preuve.

Seulement, il peut se poser d'abord la question de savoir sur quel support doit être préservé cette preuve, ensuite il intéresse d'apprécier l'efficacité de

¹⁹ V-E. BOKALLI et D. COSSI SOSSA, *Droit des contrats de transport de marchandises par route*, Bruylant, 2006, p.137.

²⁰ P-G. POUGOUE, *op. cit.*, p.559.

ces réserves qui en principe doivent être agréées par le cocontractant, en l'espèce l'expéditeur pour les réserves émises par le transporteur et ce dernier pour celles formulées par le destinataire.

1. Un moyen de preuve pour le transporteur

Les réserves formulées par le transporteur sont une preuve que les dommages existaient antérieurement à la prise en charge. A cet effet, la lettre de voiture peut servir de support à administrer facilement la preuve, selon que d'une part, l'AUCTMR à l'article 5 al.1 dispose « *la lettre de voiture fait, foi jusqu'à la preuve du contraire, des conditions du contrat de transport et de la prise en charge de la marchandise par le transporteur* » et d'autre part à l'article 10 al. 2, il réaffirme que « *... ces réserves n'engagent l'expéditeur que si celui-ci les a expressément acceptées sur la lettre de voiture* ».

Dans le même ordre d'idée, il est admis qu'en l'absence d'une lettre de voiture²¹, ces réserves soient formulées sur n'importe quel autre document. Dans ce cas précis, il est impérieux que ce document revêt les signatures du transporteur et de l'expéditeur, seul moyen de trancher à toute éventuelle discussion sur la validité de son caractère probant.

Par ailleurs, la prétendue ambiguïté autour de celui qui d'entre le transporteur ou l'expéditeur aurait été censé d'après l'AUCTMR d'établir la lettre de voiture est désormais vide de sens. Ladite ambiguïté aurait eu pour effet l'application contre le transporteur du principe « nul ne peut se forger une preuve à soi-même », dès lors qu'au sens de l'article 5 al.2, l'AUCTMR dispose que « *la lettre de voiture est établie en un original et au moins deux copies... L'original est remis à l'expéditeur, une copie est conservée par le transporteur...* ».

L'analyse de cette disposition permet d'affirmer que c'est le transporteur qui établit la lettre de voiture. En conséquence, il ne peut pas émettre de réserves dans un document par lui-même établi et en toute logique, il ne pourra pas s'en servir comme preuve contre l'expéditeur.

Heureusement pour ce transporteur, l'article 10 al. 1 de l'AUCTMR dispose « *lors de la prise en charge de la marchandise, le transporteur est tenu de vérifier : a) l'exactitude des mentions de la lettre de voiture relatives au nombre de colis, à leurs marques ainsi qu'à leurs numéros ; b) l'état apparent de la marchandise et de son emballage* ».

L'analyse de cette disposition prouve pour sa part que c'est à l'expéditeur d'établir la lettre de voiture, par conséquent le transporteur est fondé à y émettre de réserves et partant peut s'en prévaloir comme preuve dès lors qu'il est en conformité avec les prescrits de l'article 10 de l'acte uniforme sous examen.

²¹ Cette possibilité est entrevue à l'article 4 al. 4 de l'AUCTMR qui dispose « l'absence ou l'irrégularité de la lettre de voiture... de même que la perte de la lettre de voiture... ».

2. *Un moyen de preuve pour le destinataire*

Le législateur communautaire sous couvert des articles 14 et 25 al. 2 de l'AUCTMR, permet au destinataire de se constituer des preuves suffisantes, lorsqu'il édicte au profit de ce dernier certaines formalités qu'il doit accomplir avant de prendre livraison et même après, mais en observant un délai.

Lesquelles formalités aboutissent généralement pour le destinataire à émettre des réserves dans n'importe quel document (la lettre voiture ou toute autre document à caractère unilatéral, peu importe).

Dans ce sens, les réserves à la livraison émises par le destinataire, à travers l'avis écrit en cas de perte ou d'avarie lui accorde le droit de recours contre le transporteur.

Mais du point de vue contenu, les réserves ainsi formulés doivent indiquer la nature des pertes ou des avaries peu importe qu'ils soient apparents ou non. Il faudra en plus pour l'ayant droit à la marchandise, éviter la formulation du genre « sous réserve de déballage ». En d'autres termes, les réserves formulées doivent faire apparaître avec netteté la nature et l'importance du dommage²².

Relativement à la validité temporelle, il faut noter que dans le cas des pertes ou avaries apparentes, le destinataire doit adresser son avis au plus tard le premier jour ouvrable qui suit la date de livraison²³. Tandis que s'il s'avère que ces pertes ou avaries sont non apparentes, l'avis du destinataire doit être adressé dans les sept jours qui suivent la date de la livraison, dimanche et jours fériés non compris.

En ce qui concerne l'agrément de ces réserves par le transporteur, un auteur soutient à ce sujet que l'efficacité des réserves ne suppose pas qu'elles soient acceptées par la partie à laquelle elles sont opposées, une déclaration unilatérale suffit.

C'est peut-être dans ce sens que pour le cas du destinataire, nulle part dans l'AUCTMR, il est prévu l'acceptation de ces réserves par le transporteur. Mais rien n'empêche que ces réserves soient faites contradictoirement par le

²² J -P. SHOTSHA KATSHUNGA, *Traité de droit des transports en harmonie avec le traité OHADA : Tome 1 transport des marchandises*, Kinshasa, éd. Kasth., 2017, p.242.

²³ Article 14 alinéa 2 (a) de l'AUCTMR : le délai maximum d'un jour accordé au destinataire semble peu court. Car formuler des réserves suppose un temps de vérification, or celle-ci n'est pas toujours aisé surtout lorsqu'il est livré plusieurs palettes contenant de nombreux colis. Heureusement dans la pratique, les parties peuvent décider en vertu d'un « accord litige » qu'un délai supplémentaire d'autant des jours soit accordé au destinataire pour procéder à la vérification des marchandises. La conséquence juridique d'un tel accord est la prorogation du délai de livraison, en ce que elle ne sera réputée réalisée qu'à l'expiration de ce délai. Mais pour éviter de se faire imputer des dommages survenus après livraison, il est conseillé au transporteur, par prudence de n'envisager ce genre d'accord qu'avec un destinataire qui lui inspire un certain capital de confiance.

destinataire et le transporteur et cela à travers une constatation commune écrite tel que prévu à l'article 14 al. 1 de l'AUCTMR.

Celle-ci bien que prévue par l'Acte précité, ne renferme cependant aucune indication précise par rapport à son effectivité.

La doctrine renseigne tout de même que le résultat de la constatation commune écrite se trouvera consigné ou inscrit sur le document de transport par le destinataire, en présence du transporteur ou de son préposé qui ne les conteste pas, moins encore ne le contredit par une mention contraire²⁴.

Mais, faite sur un autre document, il est impérieux qu'elle revête les signatures du transporteur et du destinataire, seul moyen de trancher à toute éventuelle discussion sur la véracité de son caractère probant²⁵.

B. La sauvegarde du droit à l'indemnité

L'arrivée tardive de la marchandise, est dans la plupart des cas source de préjudices de tout genre et généralement les préjudices commerciales (dépréciation des cours, vente manquée, perte de la clientèle, ect.), pour cela le destinataire doit être indemnisé. Mais ce retard doit en priori se faire constater sur base d'un avis écrits.

1. La constatation préalable d'un retard à la livraison

De toute évidence, il est à souligner que la fixation d'un délai relève d'une importance capitale pour les parties, particulièrement le demandeur, en ce qu'elle permet une constatation spécifique du retard. Bien plus elle permet de poursuivre le transporteur sur base d'une obligation de résultat, d'autant plus que si le transport a été effectué dans un délai raisonnable, l'obligation est alors des moyens²⁶. Dans ce cas, l'on peut facilement admettre que le transporteur s'est engagé à faire son possible pour acheminer la marchandise, avec comme conséquence, une appréciation biaisée de la faute qu'il a commise.

2. L'impact de l'avis d'arrivée de la marchandise

Il est à relever qu'un retard à la livraison n'est constitutif d'un préjudice indemnisable que si le demandeur à adresser un avis écrit au transporteur dans les vingt et un jours suivant la date de l'avis d'arrivée de la marchandise en vue de sa livraison au lieu prévu. Ce délai court de la date d'arrivée de la marchandise au lieu prévu pour la livraison adressé par le transporteur au destinataire, ou à défaut d'avis, de la date de l'arrivée de la marchandise à la résidence ou à l'établissement du destinataire lorsque la livraison doit y être fait, renseigne l'article 14 al. 4 de l'AUCTMR.

²⁴ J -P. SHOTSHA KATSHUNGA, *op. cit.*, p.247.

²⁵ V-E BOKALLI et D.COSSI SOSSA, *op. cit.*, p.135.

²⁶ C. PAULIN, *op. cit.*, p.244.

Non requise sous la CMR, l'avis écrit au transporteur dans l'AUCTMR a tendance à s'identifier à la procédure de la mise en demeure du droit commun. Ainsi la lecture combinée des articles 37 al. 2, 38 et 44 du code civil congolais révèle, que lorsque le débiteur contractuel n'accomplit pas son obligation, le créancier doit tout d'abord le mettre en demeure d'exécuter. A vrai dire, il n'existe aucune ressemblance entre ces deux notions.

On sait en effet que contrairement au droit commun, l'AUCTMR ne fait pas obligation à l'ayant droit de mettre en priori le transporteur en demeure de livrer, par ce qu'en réalité, l'avis écrit que doit adresser l'ayant droit au transporteur tel que préconisé par cet Acte, est préalablement subordonné à l'avis d'arrivée de la marchandise que doit formuler ce dernier au bénéfice de ce même ayant droit. Là encore, il s'agit d'une exigence légale²⁷.

En d'autre termes, l'avis écrit n'est possible que lorsque le transporteur est déjà prêt à livrer et donc point n'est besoin de lui mettre encore en demeure de s'exécuter.

En conséquence, il est simplement recommandé au destinataire de se manifester et de réclamer sa marchandise dans la perspective d'une action en justice²⁸.

De cette façon, il se trouve dans une situation plus confortable du fait que le juge sera plus enclin à admettre la réalité de son préjudice²⁹.

En outre, sous la CMR la forclusion sanctionne l'absence de réaction du destinataire dans les vingt et un jours de la mise à disposition³⁰. L'Acte Uniforme est plutôt muet et laisse envisager que ce destinataire n'est pas d'avantage soumis au régime de la forclusion et peut toujours agir dans le délai de prescription.

²⁷ Lire à ce sujet les articles 13 et 14 al.4 (in fine) de l'AUCTMR.

²⁸ V-E. BOKALLI et D. COSSI SOSSA *op. cit.*, p.137.

²⁹ *Idem*.

³⁰ T-M. KOUKEU NANA, La responsabilité de l'expéditeur dans l'acte uniforme relatif aux contrats de transport de marchandises par route, Mémoire de droit privé, université de Yaoundé II Soa- DEA en droit privé 2008, p.16.

CONCLUSION

La société humaine a pu répondre au besoin de la rapidité grâce au développement des moyens de communication et par les mêmes mesures de sécurité nécessaires sont prises.

Le législateur communautaire s'est dans cet ordre d'idées préoccupé d'élaborer des règles harmonisées, uniformisées précises et claires afin de garantir la sécurité juridique de l'activité commerciale de transport de marchandises par route au sein de la communauté OHADA

A ce titre, il faut reconnaître la finesse de l'AUCTMR qui prévoit à l'égard des parties en quête de la sécurité juridique la possibilité d'émettre des réserves. Car à travers la prévisibilité de la pratique des réserves dans un contrat de transport de marchandises soumis à ses dispositions, l'AUCTMR, permet ainsi aux parties de cristalliser l'état (qualité) et quantité de la marchandise mise à la disposition de n'importe qui d'entre elle.

En définitive, l'étude a démontré que par l'implémentation de la pratique des réserves, il est désormais possible de faire la traçabilité de tout genre de dommage susceptible de réalisation au cours d'une opération de transport et à l'occasion situer avec exactitude laquelle des parties au contrat en est responsable.

BIBLIOGRAPHIE SOMMAIRE

I. LEGISLATION

- **Textes juridiques internationaux**

- Traité relatif à l'harmonisation du Droit des affaires en Afrique, signé à Port-Louis, le 17 octobre 1993, tel que révisé à Québec, le 17 octobre 2008.
- Convention du 19 Mai 1956 relative aux contrats de transport international de marchandises par route(C.M.R).
- Acte Uniforme du 11 Mars 1999 relatif au droit de l'arbitrage, J.O. OHADA, 15 Mai 1999.
- Acte Uniforme du 22 Mars 2003 relatif aux contrats de transport de marchandises par route, J.O. OHADA, N°13 du 31 Juillet 2003.
- Acte Uniforme portant sur le droit commercial général (révisé), adopté à Lomé le 15 Décembre 2010.
- Acte Uniforme portant organisation des sûretés (révisé), adopté à Lomé le 15 Décembre 2010.
- Protocole Additionnel à la convention CMR concernant la lettre de voiture électronique du 21 Février 2008.

- **Textes juridiques internes**

- La loi n°10/11 du 11 Février 2011 autorisant l'adhésion de la République Démocratique du Congo au traité du 17 Octobre 1993 relatif à l'harmonisation du droit des affaires en Afrique.
- La loi du 3 Mai 1999 relative au transport de choses par route, M.B. du 30 Juin 1999.
- Décret du 19 Janvier 1920 sur les commissionnaires et les transporteurs, B.O., 1920.
- Décret du 30 Mars 1931 sur la responsabilité des transporteurs, B.O., 1931.
- Décret du 24 Mai 1939 relatif aux fausses déclarations en matière de transport, B.O., 1939.
- Décret du 7 Mars 1960 portant code de procédure civile, M.C., 1960.
- Loi n°73/013 du 05 Janvier 1973 portant obligation de l'assurance de responsabilité civile en matière d'utilisation des véhicules automoteurs, J.O. Pro. N°3 du 1^{er} février 1973.
- Loi organique n°13/011-B du 11 avril 2013 portant organisation, fonctionnement et compétences des juridictions de l'ordre judiciaire.
- Loi n°002 du 03 juillet 2001 portant création, organisation et fonctionnement des tribunaux de commerce en R.D.C

II. OUVRAGES

- BATOUAN BOUYOM Joseph-Alain, *La déprofessionnalisation de la qualité de transporteur routier de marchandises: une approche de l'article 2 (k) de l'Acte uniforme OHADA relatif aux contrats de transport de marchandises par route*, Université de Nantes, Centre de Droit Maritime et Océanique.
- BOKALLI Victor Emmanuel, COSSI SOSSA Dorothé, *Droit des contrats de transport de marchandises par route*, Bruylant, 2006.
- BON GARCIN Isabelle, BERNADET Maurice, DELEBECQUE Philippe, *Droit des transports*, Précis, Dalloz, 2ème éd., 2018.
- BOY (L.), RACINE (J-B.), SIIRIAINEN (F.) (dir.), *Sécurité juridique et droit économique*, Larcier, Bruxelles, 2008 BROYER (A.) (dir.), SCHMITT (S.) (dir.), *La sécurité juridique et le contribuable*, PUAM, Aix-Marseillais, 2016
- CHEVALIER (D.) et DUPHIL (F.), *Le transport : gérer les opérations de transport de marchandises à l'international*, éd., Bruylant, Bruxelles, 2006.
- CITOLLEUX Marie Rose, *La responsabilité du transporteur routier international pour perte, avarie, ou retard selon la convention de Genève du 19 mai 1956 (CMR) : étude comparée des droits français, allemand, autrichien et suisse*, septembre 1996.
- DAVID Arteil, *L'exécution du contrat par un non-contractant*, LGDJ, 2006
- DE ROMILLY (J.), *La loi dans la pensée grecque*, Paris, Les Belles Lettres, 1971.
- FAGES Bertrand, *Le comportement du cocontractant*, Faculté de droit et de science politique d'Aix-Marseille, 1997.
- FARHANA (F) : *Les influences réciproques du droit communautaire et du droit national de la responsabilité extracontractuelle*, Paris, Pedone, 2001.
- JOSIEN Bernard, *La Responsabilité du transporteur de marchandises en droit anglais : transports terrestres...*, Sirey, 1959.
- KENGUEP Ebénézer, *Droit des transports OHADA et CEMAC*, éd., CRAF, 2012.
- LACASSE Nicole, PUTZEYS Jacques, *L'Acte uniforme de l'OHADA relatif aux contrats de transport de marchandises par route*, 2003.
- LE TOURNEAU Philippe, *Droit de la responsabilité et des contrats, régimes d'indemnisation*, sous la direction de Philippe LE TOURNEAU, Dalloz action 2018/2019, 11ème éd., Dalloz, 2017.
- MERCADAL Barthélémy, *Droit des transports terrestre et aérien*, Paris, Précis Dalloz, 1996.
- MONSENEPWO Justin, JOOST Mwakwaye, *Harmonisation du droit Congolais avec le droit Ohada des transports: Essai de mise en conformité du droit congolais avec le droit Ohada*, Éditions Universitaires Européennes, 2012.
- NGAMKAN Gaston, *Le contrat de transport routier de marchandises sous la bannière de l'OHADA et à la lumière de la CMR européenne*, Le Harmattan, 2015.
- PAULIN Christophe, *Droit des transports*, LexisNexis, 2005, 313 p.

- PEYREFITTE Léopold, *Les Transports mixtes rail-route*, Librairies Techniques, 1962, numérisé 24 mai 2011.
- POUGUE (P-G.), *Encyclopédie du droit OHADA*, Lamy, Paris, 2011.
- RODIERE René, *Droit des transports terrestre et aérien*, Paris, 2^e éd., Sirey, 1977.
- ROSSATANGANA-RIGNAULT (G.), *Le droit des transports au Gabon*, éd., Raponda-Walker, 2004.
- SHOTSHA KATSHUNGA J-P., *Traité de droit des transports en harmonie avec le traité OHADA : Tome 1 transport des marchandises*, Kinshasa, éd. Kasth., 2017.
- TOURNEAU Philippe, CADIET Loïc, *Droit de la responsabilité et des contrats*, Dalloz Action 2000/2001.
- ZELCEVIC-DUHAMEL Ana, *Transport routier de marchandises*, éd. Francis Lefebvre, 1997.

III. ARTICLES DE DOCTRINE

- ATIYAH (P.S), « *An Introduction to the Law of contract* », 4th éd., Oxford University press, 1989.
- BARBIERI Jean Jacques : « La détermination du prix dans les contrats d'approvisionnement exclusif », *Rev. jur. com.*, 1983.
- BOKALLI Victor Emmanuel, « Le nouveau droit des contrats de transports maritimes internationaux des marchandises : les Règles de Hambourg », *Revue Africaine de Droit International et Comparé (RADIC)*, T.9, n°4, 1997.
- BOMBEECK Marc, HAMER Philippe et VERHAEGEN Benoit, « La responsabilité du transporteur routier dans le transport par carferries », *Dr. Eur. Transp.*, 1990, vol. XXV, n°2.
- BON-GARÇIN Isabelle, « L'acculturation en matière de contrat de transport de marchandises par route : l'influence de la CMR sur le contrat de transport national », in *L'acculturation en droit des affaires*, éd. Thémis, 2007
- CHALTIEL (F.), « Le principe de sécurité juridique et l'office du juge », *LPA*, 2007, n° 2, p. 3
- DELEBECQUE Philippe, « Que reste-t-il du principe de validité des clauses de responsabilité ? », *D. Aff.*, N° 8/ 1997.
- GRECH (F.), « Le principe de sécurité juridique dans l'ordre constitutionnel français », *RFDC*, 2015/2, n° 102.
- MICHEL (V.), « Brèves observations sur l'application des principes de sécurité juridique et de confiance légitime », *Gaz. Pal.*, 12 février 2009.
- MUZNY (P.) : - « La prévisibilité normative : une notion absolument relative », *RRJ- Droit prospectif*, 2006-I, pp. 31-40 - « Quelques considérations en faveur d'une meilleure prévisibilité de la loi », *Recueil Dalloz*, 2006, p. 2224 - « Une culture de la transparence », *JCP G*, 2011.

- PACTEAU (B.), « La sécurité juridique, un principe qui nous manque ? », AJDA, 1995, n° H.S, p. 151 PARENT (B.), « Propos informels sur la sécurité juridique et fiscale », RFFP, 2016, n° 133.

IV. THESES ET MEMOIRES

- BESSON (Ch.), *La force obligatoire du contrat et les changements dans les circonstances*, Thèse Lausanne, 1955.
- BOBONGO Louis Chrysos, *Le prix dans le contrat de transport de marchandises*, thèse, Droit. Université Panthéon-Sorbonne - Paris I, 2016.
- BONASSIES Pierre, *Le dol dans la conclusion des contrats*, thèse, Lille, 1955.
- BOSCH Jean, *Essai sur les éléments constitutifs du délit civil*, thèse, Montpellier, 1975.
- BOULANGER David, *L'indétermination de l'objet pécuniaire des contrats engendrant vente de marchandises, Contribution à la notion d'objet dans la théorie générale des obligations*, Thèse, Lille II, 1994 *responsabilités civiles*, thèse Grenoble, 1973.
- HARDY HELENE, *le principe de la sécurité juridique au sens du droit de la convention européenne des droits de l'homme*, Thèse de doctorat, Paris, Université Paris II, 2019
- KOFFI Ankoudji, *Contribution aux avaries communes*, thèses, Aix Marseille III, 1989.
- KOUKEU NANA Titi Mireille, *La responsabilité de l'expéditeur dans l'acte uniforme relatif aux contrats de transport de marchandises par route*, Mémoire de droit privé, Université de Yaoundé II Soa- DEA en droit privé 2008.
- NADEAU MARTIN, *Sur les traces d'un principe de sécurité juridique en droit canadien. Les pistes du droit européen*, Mémoire pour la maîtrise générale en droit, faculté de droit, Université de SHERBROOKE, juillet 2009,
- NGUEJI NGUEJI (E.), *La responsabilité de l'expéditeur dans le contrat de transport de marchandises par route en droit congolais harmonisé*, Thèse de doctorat, Université de Kinshasa, 2019.
- WETSHOKONDA MBELE (F.), *La responsabilité du transporteur de marchandises par route en droit congolais harmonisé*, Mémoire de DES, faculté de droit, Université de Kinshasa, 2017.